

港湾都市の停滞化傾向について

今 野 修 平

地理学教室

(昭和57年11月10日 受理)

はしがき

1973年秋、世界を震撼させた石油危機の発生以降、世界経済は大きく変化した。当然のことながら日本も大きな影響を受け、日本の経済や産業は、構造的変化の路線を歩むことになった。これに伴って、人口や産業の配置、さらには人々の生活まで大きな影響を受け、地域変化も従来の高度成長期と異なる諸点が生じて、異なる動向が顕著化しつつある。

こうした新しい動向を把えて、筆者は高度成長期と安定成長期の動向の違いを、港湾の動向を通して掌握し、港湾の発展経緯と、新しい変化の基調を指摘すると共に、今後の方向について基本方向を求めるべく世に問うたところである^{1) 2)}。

過去におけるこうした研究成果からさらに一步進めるとすれば、港湾が古来都市と不可分の関係をもって発展してきた歴史的実績を踏えて、当然港湾都市の動向に踏み込まざるを得なくなってくる。港湾と都市の基本的関係は、過去筆者もいくつかの成果を発表してきた^{3) 4) 5)}が、特に高度成長期、大量生産、大量流通に対応した輸送革新による港湾の変革は、高能率であると同時に極めて装置型となり、港湾が巷の要素を喪失してきて、都市と港湾に乖離傾向が認められることも指摘してきた⁶⁾。

以上の成果を踏え本稿では港湾都市の動向を、全国的な都市の動向および港湾の動向と対比しつつ鮮明にし、その背景にある基因の考察を進めることを目的にした。

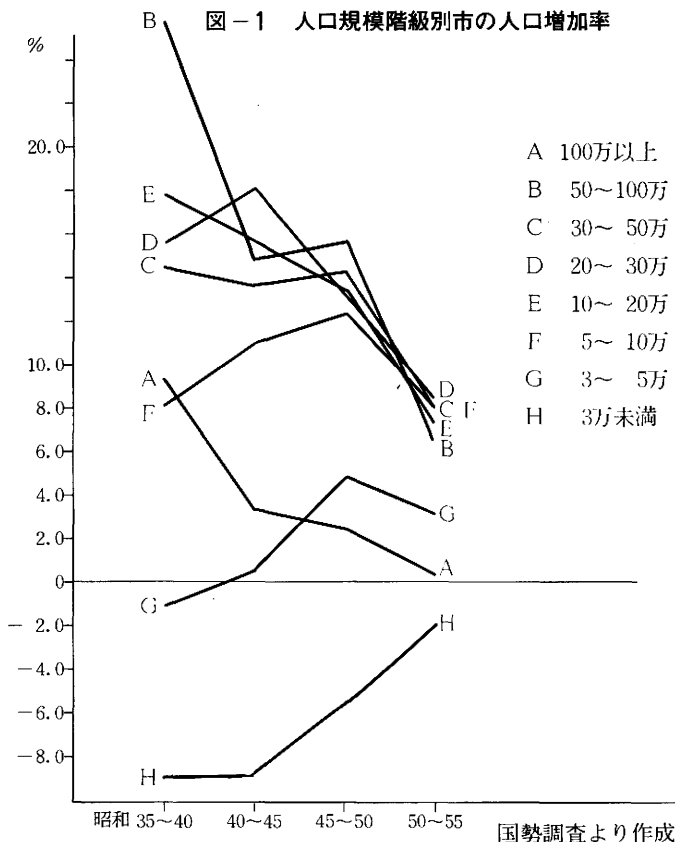
1. 都市と港湾の基本的動向

明治初年、わが国の人口は約 3,500万人と推定されているが、人口の確定数が第1回の国勢調査で確認された大正9年(1920)の総人口は、55,963千人であった。これが60年後の昭和55年(1980)には 117,057千人とほぼ2倍に増大している。こうした増加人口を最も多く吸収したのは大都市であり、60年間の人口の変化を都道府県別にみても、神奈川、埼玉、千葉、大阪、東京、愛知の順でいずれも 3.0倍以上の増加を示し、今日の三大都市圏⁷⁾を形成するに至っている。いわばこの1世紀は、まさしく巨大都市化(Metropolitanization)の時代であったとい

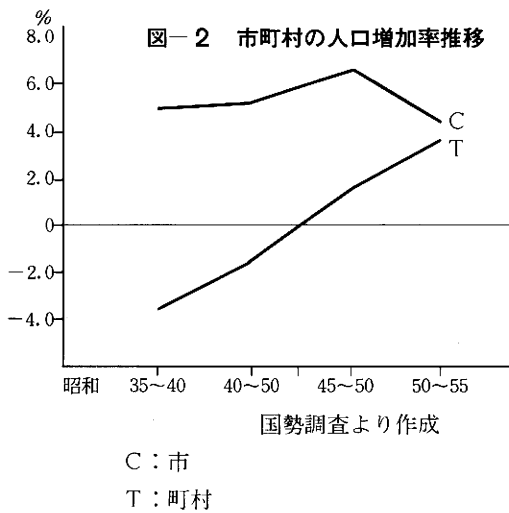
うことが出来よう。

巨大都市への人口集中は、第2次世界大戦中を除き、ほぼ一貫して進行していたといえるが、特に戦後は、高度成長期前半にあたる昭和30年代後半に激しく、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、大阪、兵庫の各都府県が、神奈川の28%増を筆頭に、いずれも10%以上の増加を示していることが、昭和35年（1960）の国勢調査と、昭和40年（1965）の国勢調査の対比から判明する。この間実に全国25県の人口が減少を示し、人口の巨大都市集中がいかに激しい勢いであったかを物語っている。

このような動向は当然のことながら、大都市程人口集積力が大きく、集中度が激しいという一般傾向を示すことになっていた。ところが昭和40年代後半になると、様相が一変し、それまで人口減少を示していた小都市が人口増に転じ、あるいは人口減少率を小さくしてきたのに対し、大都市は急激に人口増加率を低下させてきた（図－1）。この傾向は、市制を施行している市全体の人口増加率と、町村の人口増加率との対比においても明瞭で、昭和50年代前半の人口増加率は、両者ほぼ同率となってきた（図－2）。また人口の社会移動をみても、三大都市圏と、それ以外の地方圏の対比においても、同様の傾向が指摘出来⁸⁾、明らかに明治以来続いてきた巨大都市化の動きが、基本的に変調をきたしてきていることが判明する。



港湾都市の停滞化傾向について

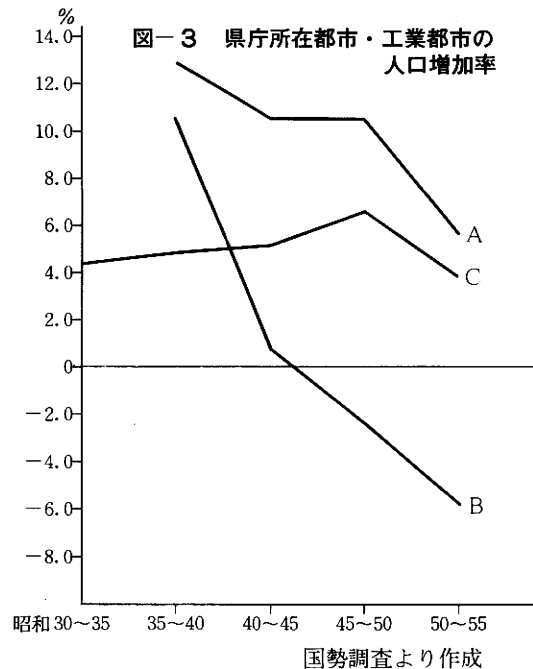


このような基本的動向の中で、図-1からも読みとれるように、人口10万以上の都市は、常に堅実に人口を集めて成長発展してきていることが伺い知れる。いわばこの間に進展した都市化は、人口10万以上の都市に対し、小都市および町村からの人口流入が基調としてあったことを物語っている。

この中で人口100万以上の巨大都市が、人口増加率を急激に低下させ、今やその増加率は、全国平均の人口増加率を大きく下廻り、平均的にも人口の社会減を示すことになって、10万以上の中規模都市と異なる動向を示しているのである。したがってこの間の都市化は中都市化と言うことが出来よう。またこれらの都市の大部分は、地方圏にあることから、地方都市化と捉えることも出来る。

一方高度成長期前半、極めて顕著に人口集中をみた工業都市は、昭和40年代になると、人口停滞化ないし減少に転じる都市が生じてきた。こうした中で、昭和50年になっても、自動車組立工場のある工業都市は、依然人口急増を続けていることから、工業の業種による盛衰や構造変化が大きく影響していることが伺えるが、全体を通して、工業都市の人口吸収力が落ちてきたことは否定出来ない(表-1)。

これに対し同じ人口10万以上の都市を対象としても、県庁所在都市は共通して高い増加率を示し、工業都市とは対照的である(図-3)。昭和50年から55年までの5年間、三大都市圏の巨大都市を除き、人口増加率が全国人口増加率4.6%を下廻った県庁所在都市は、福井、甲府、岐阜、静岡、津、和歌山、徳島、長崎、那覇の9市であるが、これらの都市も大部分は周辺に人口急増地域を保有し、県庁所在都市自身は都心空洞化現象の影響を受けて、行政区域として



※人口10万以上で重工業従事者35%以上、昼間人口比率100%以上の市(除県庁所在都市)

表 - 1 工業都市24市¹⁾の人口及び人口増減率(昭和35年～55年)

都 市 名	昭和55年 人口(1000人)	人口増減率(%, △は減少) ²⁾			
		昭和35年～40年	40年～45年	45年～50年	50年～55年
室 蘭 市	150	10.7	0.5	△ 2.1	△ 5.4
日 立 市	205	11.5	7.5	4.7	1.1
足 利 市	166	2.8	3.8	4.1	2.1
小 山 市	127	8.6	16.2	14.2	5.8
桐 生 市	133	4.0	3.7	0.8	△ 1.0
伊 勢 崎 市	106	3.1	5.1	7.2	8.0
太 田 市	123	5.2	11.8	12.7	11.2
厚 木 市	145	32.8	35.0	31.4	33.4
小 松 市	104	2.3	5.0	4.8	4.0
大 垣 市	143	10.9	6.9	4.1	1.9
清 水 市	242	13.1	7.5	3.4	△ 0.6
富 士 市	206	12.4	13.2	10.3	3.3
刈 谷 市	106	18.2	25.2	9.7	9.9
豊 田 市	282	42.5	44.2	26.2	13.2
四 日 市 市	255	11.7	4.7	7.8	3.4
東 大 阪 市	522	39.3	12.9	4.9	△ 0.6
姫 路 市	446	11.9	9.3	6.8	2.3
倉 敷 市	404	15.5	23.4	10.7	2.8
呉 市	235	7.1	4.5	3.2	△ 3.3
福 山 市	346	14.2	24.6	14.1	4.9
岩 国 市	113	5.6	0.2	4.7	1.3
今 治 市	123	4.4	6.4	7.7	2.9
新 居 浜 市	132	△ 0.4	0.7	4.5	0.5
北 九 州 市	1,065	5.7	△ 0.0	1.5	0.6
工業都市24市計	5,878	11.5	9.0	6.7	2.8

- 1) 工業都市24市とは、昭和49年全国消費実態調査の都市類型における、人口10万以上の工業都市(その市における重工業従業者が全産業従業者の35%以上の市)であり、かつ、昼間人口比率が100%以上の市である。ただし、県庁所在都市は除く。

- 2) 期末時の境域による。

総理府：昭和55年国勢調査全国都道府県市区町村別人口より引用

港湾都市の停滞化傾向について

人口停滞ないし減少を示しているものである。このように県庁所在都市が人口でみる限り堅調な増加基調を示していることは、わが国全体の経済がサービス経済化傾向を強くしていることや、地方自治体の財政力が相対的に強くなりつつある中で、行政投資が旺盛な状況下にあることなどによるのではないかと推察される。

しかもこれらの動向は、地方定住化傾向の顕著化、高速交通体系の概成化による沿線地域の人口吸収力の増大化傾向⁹⁾、産業の新しい立地動向等と複雑に絡んでいる他、地方圏での自動車の普及による都市圏の広域化と一体となった地域現象として捉えるべきであろう。

これに対して港湾の動向はどうであったか。既にいくつかの報告を世に問うているので、詳説は避け、従来の研究成果をとりまとめる視点から、最も普遍的動向を指摘すれば、凡そ以下のようにとりまとめることが出来よう。

その第1は戦後一貫して量的拡大を続けてきた港湾は、昭和48年の石油危機を境に、その様相を一変させた。港湾貨物の増大化傾向は急増から微増へと基本動向を変化させてきたのである。この傾向は公害問題が社会問題化した昭和45年に兆候を表わし、石油危機の到来で決定的となったといえる¹⁰⁾。港湾で取扱う貨物の大部分は、周知の通り原材料が多い。石油危機以降の原油に代表される原材料価格の高騰は、設備投資の低調化による需要減少と共に、資源型工業の利益率を急低下させ、一転生産設備の過剰時代を迎えて生産量は低滞化した。当然のことながら港湾貨物量は伸び悩みとなるわけである。

第2はわが国の交通は、新たに参入したジェット航空機、新幹線鉄道、高速自動車道により再編され、高速交通体系の確立という大変革を進展させた。海運も大型化、高速化、専用船化が進められると同時に、コンテナ輸送という新たな輸送方式が定着したし、Ro/Ro方式も普及し、いわゆる輸送革新が進んだ。港湾にとっても大変革であったわけである。このうちコンテナ輸送の出現は、従来の外貿定期船に代って、雑貨輸出の主役となり、6大港に代って東京湾、大阪湾への集約化が進んだ¹¹⁾。また島嶼が多く、海岸線の出入に富むわが国では、モータリゼーションの進展に応じてRo/Ro方式の一つとしての自動車航送船(Ferry Boat)が普及した。特に西日本には極めて密にフェリー航路網が形成されたのである。その結果、港湾は純粹の港湾貨物が伸び悩むのと対照的に、フェリー貨物が激増して、数値上は取扱貨物の増大化を認める状況になった。このことは、フェリーの発着する港湾は、自動車交通の一つの拠点となるという構造的変化を成し遂げたことを意味する。

第3に港湾貨物量の伸び悩み化傾向は、各港湾毎にみて、当然のことながら石油危機発生前後の過去最大の取扱水準に未だ達しない港湾を多く含むことになる。それにもかかわらず、自動車輸出に代表されるいくつかの輸出港湾は、堅実な増大基調を示し、石油危機以後の世界経済における日本の輸出能力の大きさを物語っている。

第4に石油危機以降大きく揺れ動いたとはいえ、外貿不定期船貨物や内航貨物は、地方分散化傾向を顕著化し¹²⁾、貨物取扱総量においても地方圏の港湾の比重が着実に増大し、今や全国

港湾取扱貨物の約60%が地方圏で取扱われ、住民 1人当りの港湾貨物量でも大都市圏住民を上廻るまでに力をつけて、地方圏の地域経済を支えるまでになった¹³⁾。当然三大都市圏（三大湾）の港湾は、全国の中での比重を相対的に小さくしていき、地方振興の進展を伺い知ることが出来る状況を呈するに至っている。

第5にこうした中で、大都市圏、地方圏を問わず、工業港の伸び悩みが顕著になったのも、石油危機以降の一つの傾向としてあげられよう。今日の港湾は単一機能ではなく、工業港か都市港湾か類型化することは難しい。筆者もかつて港湾を性格的に試み、それなりに類型化した¹⁴⁾が、それはともかく、高度成長期に基礎資源型工業を導入し、港湾貨物の大部分がこれらの工場の原材料、製品である港湾は多い。これらの港湾は一部の港湾を除き、一般に伸び悩み傾向を顕著化したのである。

以上のような都市と港湾の基本動向が、港湾都市に縦と横から影響し、その力の合成により港湾都市が動いてきていると考えている。合成された力の方向と強さは、いかなるものであるのか。まさに本稿が狙っている問題である。

2. 港湾都市と都市と港湾の基本的関係

ところで研究の対象となる港湾都市とはいかなる都市であるか。この課題は簡単なようで意外と難しい。その要因は港湾は地域経済にとってあくまでも基盤であり、港湾自体がもたらす効果より、地域に対して間接効果をもたらすからである。このため都市からみると、港湾がもたらす経済より、港湾を利用する各種経済の方が直接的かつ大きくなり、港湾自体の効果を定量的に把握するのが困難なためである。また現在港湾が存在する都市の数は多いが、その多くは歴史が古い。中世以来の港湾も数多くある。このため港湾がもたらした蓄積は、都市にとって極めて大きいであろうが、時代によっても異なるであろうし、その蓄積を定量的に把握するのが極めて難しいことも事実である。歴史地理学的視点から、都市の発生時点での基盤が港湾にあるものを港町として、門前町、城下町、宿場町等と共に通念化されているものの、現状での都市の経済活動から把握しようとするには、あまりにも参考的見解にしか過ぎないといえる。

こうしたことから、港湾都市というのは、概念的には「港湾を有し、港湾が都市経済を支える支柱になっており、かつ、都市社会の形成に大きな影響を与えるような都市」と定義されてはいる¹⁵⁾ものの、抽象的理論的にはその通りであっても、現実には国内のどの都市が港湾都市といえるかは不明確な点が多くなってくる。都市経済を支える支柱の定量化が難しいからに他ならない。

したがって、港湾都市とは何ぞやについて、別途考察の機会を持つことが必要である。本稿においては、考察の対象である港湾都市を仮説的條件設定の中から抽出し、抽出された都市について、その動向と変化の基調を都市全体ならびに港湾全体の動向と変化と対比しつつ考察を加えてみる。このための条件として、第1に港湾としての実績がある程度以上あること、第2

港湾都市の停滞化傾向について

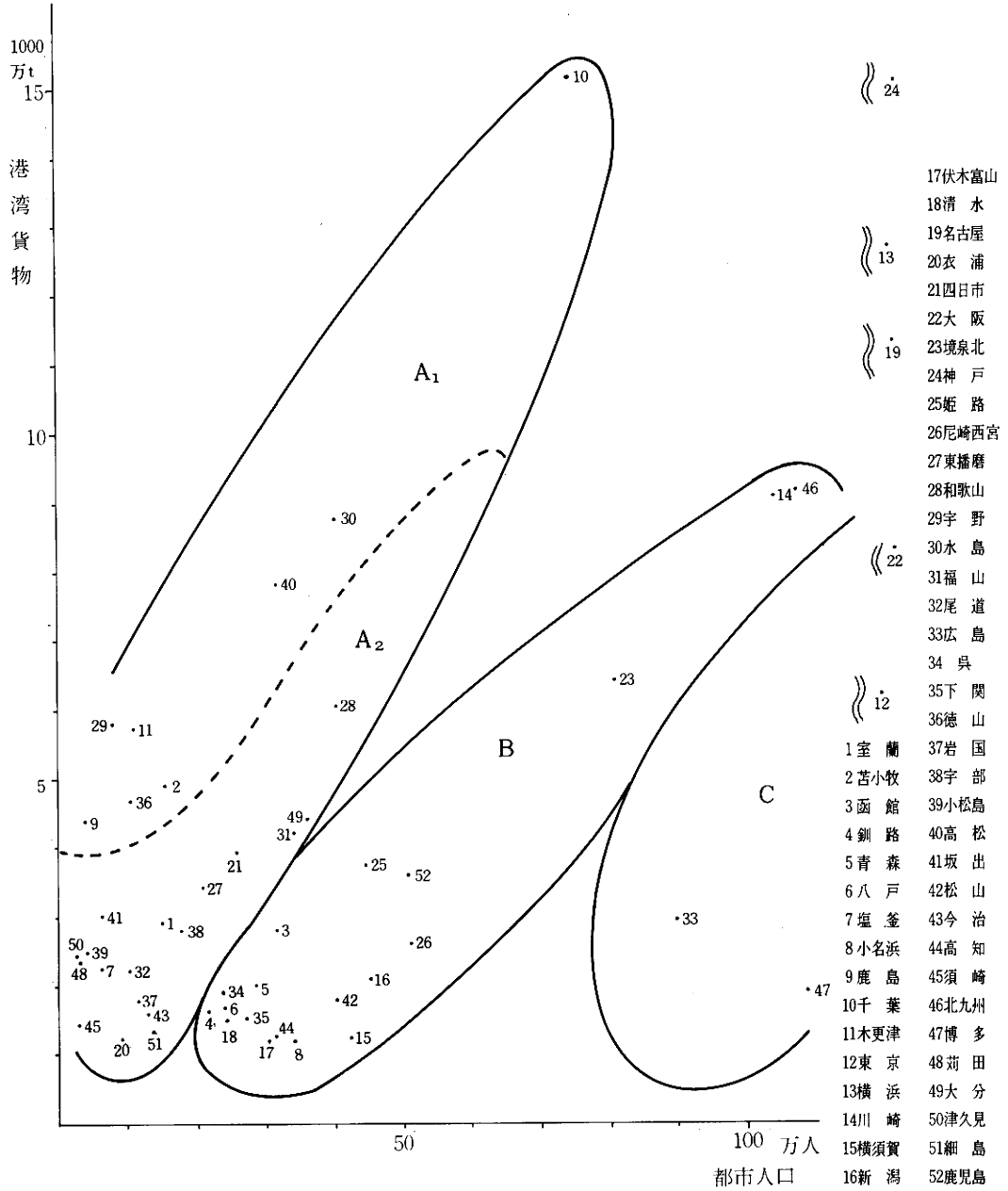
に都市集積が一定の条件を有していることを基幹に考えることとする。この二つの条件を満足させるものとして、昭和55年の港湾取扱貨物量が 1,000万t を超える港湾52港を選定し、さらにこれらの港湾のうち、港湾所在都市の都市人口が10万を超える都市を、港湾活動ならびに都市集積共条件に満ちるものと考え、一応「港湾都市」として検討の対象とする。

しかしながら、現行の行政区分が都市ならびに港湾の姿を正確に表わしているか否かについては問題が多い。例えば塩釜港は行政区域上は塩釜市、多賀城市、仙台市にまたがっており、しかもこの3市は戦後の町村合併を積極的にやらなかったこともあって、今や都市発展の実勢と合致していない面が多々見られる。市街地は連担し、仙台大都市圏が形成されて、その港として発展していることは誰の目にも明らかである。行政区域としての塩釜市は、典型的な狭域都市¹⁰である。市制施行も昭和16年と比較的古く、人口数に対比して都市機能の集積も大きく高密度である。このような場合、行政区域としての塩釜市の指標をもって、塩釜港の背後都市とすることは、大きな誤りを犯す可能性を有する。しかし単純に仙台市、多賀城市と合算しても、資料の精度が増すとも考えられず、現行制度上での基礎資料の精度上の限界を感じないわけにはいかない。

以上のことから、年間 1,000万t 以上の貨物を取扱う港湾の所在都市を単純に取り上げ、都市人口との相関をみたものが図－4である。年間 1,000万t 以上の貨物取扱いを示す港湾は、わが国で52港あり、このうち人口10万以下の都市にある港湾は、塩釜、鹿島、衣浦、宇野、小松島、坂出、須崎、津久見、荻田の9港であり、このうち鹿島、荻田は市政も施行されておらず、またこの両町を含め、小松島、須崎、津久見を併せ5港の港湾所在都市は、いずれも人口5万未満である。

港湾貨物と都市人口の基本的関係は、相関度が高いとはいえないが一応正の関係を示しており、一般に大港湾は大都市にあるといえる。しかし詳細にみると、苫小牧、鹿島、千葉、木更津、徳山下松、宇野、水島、高松は、都市人口に対して港湾貨物量が異常に大きいグループとして把握出来る。これらの港湾に共通している性格は、高度成長期にいずれも装置系基幹資源型工業が立地した工業港か、若しくはフェリー(鉄道連絡船を含む)港である。このグループに隣接して、室蘭、塩釜、衣浦、四日市、東播磨、和歌山、福山、尾道糸崎、岩国、宇部、小松島、坂出、今治、須崎、荻田、大分、津久見、細島の各港があるが、これらのグループの港湾も装置系基幹資源型工業のいわゆる工業港か、フェリーの港湾である。前者のグループをA₁、後者をA₂とすると、A₁とA₂では同じ工業港でも、A₁が複合型で木更津、徳山下松を除き、いずれも石油系、金属系の双方を持ち、フェリー貨物も自動車航送と鉄道連絡船の二つを持っている。これに対しA₂は石油系、金属系、セメント系、化学工業系と工業港としては多彩になるが、いずれも複合型とはいえない。また尾道糸崎、小松島、今治、細島はいずれもフェリーの比重が多く、フェリー貨物量は最少の細島港でも約 1,000万t に達しているのに対し、フェリー以外の貨物量はいずれも 500万t 以下で、その限りでは大きな港湾とはいえない。

図-4 港湾貨物量と都市人口の関係(昭和55年)



国勢調査, 日本国港湾統計(運輸省)より作成

港湾都市の停滞化傾向について

A₁、A₂両グループに共通する港湾都市としての性格は、いずれも大量の港湾貨物量にもかかわらず、人口扶養力が小さい点で共通している。特にA₁の工業港は、A₂の工業港より整備された年次は新しいことを考え合わせると、新しい工業港程装置型となって、都市を育てていないということが出来よう。

これに対しCグループには、東京、横浜、名古屋、神戸、大阪、広島、福岡（港湾名は博多）が入り、人口の集積の割には港湾貨物量は少ないが、集積が大きいこともあって港湾貨物の絶対量が大きいところが多い。まさしく大都市港湾といえる。これらの港湾は既に解明した^{15) 16)}ように、多品種取扱いと、工業港からの製品移入に特徴を見出せるが、さらに外国貿易貨物のうちコンテナ化したものを集中的に取扱っている港湾が多く、Aグループの港湾都市とは、明らかに異なる港湾都市であると考えて差支えない。

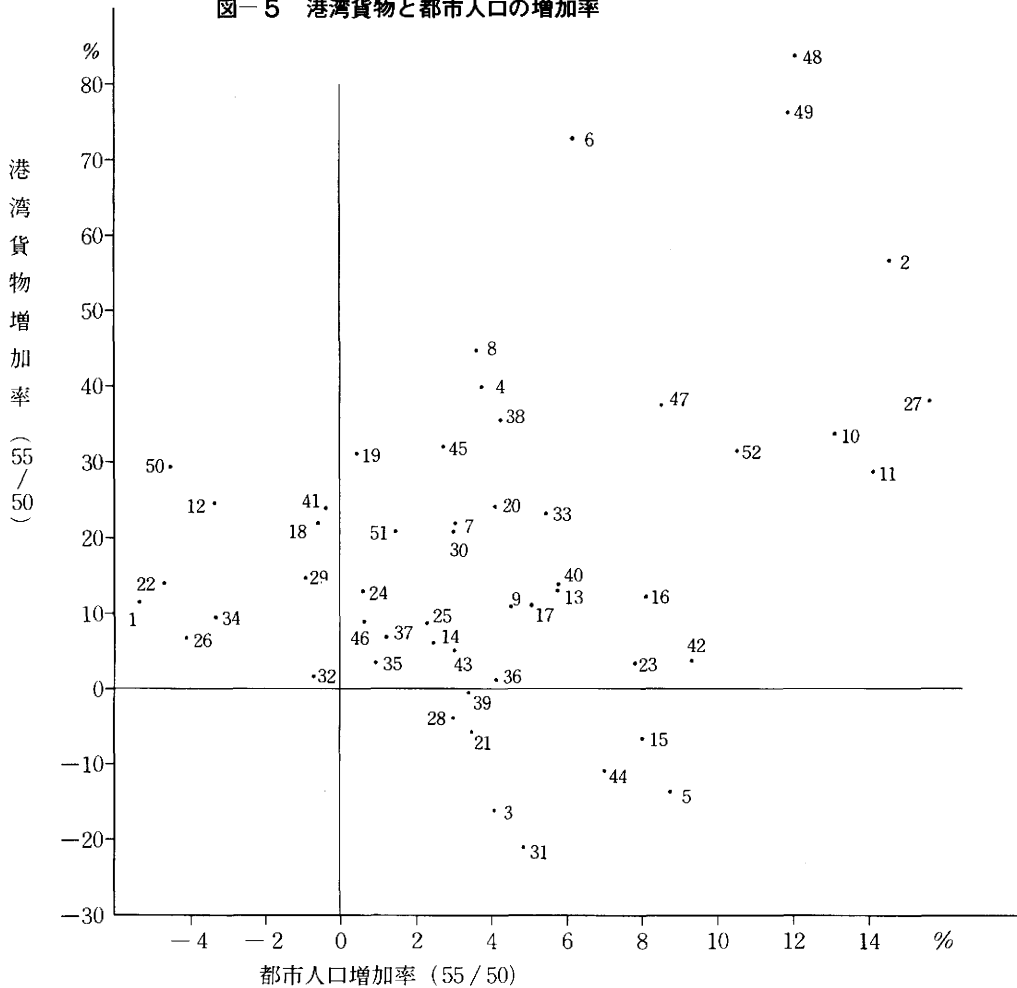
しかし一方で、都市としては最も発達したこれら大都市において、人口集積に応じた港湾貨物が集まらないことは、港湾貨物が都市の人口集積と密接な関係にないことを物語っているのではないかと推察し得る。この推察が正しいとするならば、工業港での基本的関係を十分に理解し得るであろう。したがって、この推察は、本題解明上、重要であるということが出来る。

Aグループ、Cグループの中間にあるBグループの港湾は、北九州、川崎、姫路、尼崎西宮小名浜、伏木富山、高知、八戸、清水等比較的古い工業港と、鹿児島、新潟、高知、青森、伏木富山、松山等、県庁所在港湾都市のグループである。この他函館、青森、下関の、かつて鉄道連絡船港として繁栄を誇ったが、自動車の普及で島嶼間連絡がフェリー化して以来、独立的地位を崩された港湾都市も含まれている。これらの港湾都市は、いずれも今日の港湾都市の基盤を戦前に確立したという共通点を有している。戦前においては船舶の専用船化も、港湾の装置型化も、さらには商流と物流の分離も今日からみれば進まず、港湾は大量の雇用と旺盛な商業、金融の取引の場であった。当然都市形成上重要な役割を果し、港湾都市の形成も図式通りであり、港湾と都市の基本関係は極めて密接であったことが十分考えられる。港湾は工業や商業等と共に、都市経済の基盤として機能していたであろうことが、他グループに比して、港湾貨物と都市人口の間で強い相関を示していることから伺える。

以上のように、図－4による港湾都市のグループ化は、現在における港湾の性格と港湾都市の歴史を浮き彫りにし、その中から港湾と都市の基本関係といえる港湾都市にとって最も重要な問題について、考えさせる点をいくつか示唆しているといえよう。

一方輸送革新と産業構造の変革を、エネルギー革命を背景にして成し遂げた今日、港湾と都市の基本関係はどのようなことを示しつつあるのか。この考察に素材を提供しているのが図－5である。昭和50年代になってから、わが国の港湾は、経済の構造的変化の影響を受けて、大きく変動したことは既に記した通りである。変動の基調は、装置系基幹資源型工業港の再編化、モータリゼーションの進展への対応、輸出構造の変化による影響の三つが大きな要因であったと考えられる。これらの要因から生じる現象を折り込みながら、曲りなりにも50年代前半

図-5 港湾貨物と都市人口の増加率



は全国的にも、港湾の数にしても、取扱い貨物量は増大した。ただし昭和50年の水準は、第1次石油危機の影響による落ち込みが最も顕著に生じた年であり、港湾貨物の伸び率も、対前年比で、戦後初のマイナスを示したいわば最低水準の年に当り、昭和55年対比での伸び率の中には石油危機による減退分回復の数値も含まれていることを忘れてはならない。

これに対し都市人口の動向は、指標が人口だけに石油危機の影響は少なく、間接的である。影響が生じるとしても、港湾と相比すれば長期的な時間軸上で顕在化するであろうことは、容易に考え得る。

このように取り上げる指標の持つ相異性を十分認識した上で、両者の関係を考察しようとしたのが図-5である。この図は高度成長期、人口急増期には考えられなかったいくつかの傾向が顕在化しつつあることを物語っている。その第1は、港湾貨物が減少した8つの港湾都市がいずれも都市人口は増大させていることである。第2はこの間人口減少をきたした港湾都市が

港湾都市の停滞化傾向について

全体の約20%をしめる10都市もあるが、これらの都市はいずれも港湾貨物は増大させていることである。第3は全体の60%以上にあたる32都市が、この間の全国人口の伸び率を下回る相対的人口減少都市である。その中には、港湾貨物は20%以上も増大させている都市が9都市も含まれていることである。

これら一連の傾向は、いずれも都市と港湾の関係が、いずれも稀薄であると考えざるを得ない傾向といえる。少くとも往時に比して、稀薄化しつつあるか、あるいは都市と港湾の関係が従来と異なる関係に変化していると考えるのが妥当である。

港湾都市の動向と新しい傾向

港湾と都市の基本的関係が稀薄化し、あるいは変化しているとしても、現実には港湾と深い関わりを有している港湾都市が多いことは事実である。本稿では52都市を検討の対象都市として選定したが、52都市に代表される港湾都市の動向はどのようなものであり、その中にいかなる問題が内在しているかを考察しなければならない。

港湾都市を港湾の規模から、52港に限定すれば、港湾都市は人口階級別にみて、大都市程港湾都市である率が高い。これは港湾を選定する条件として、年間取扱貨物量1000万tというかなり大量の貨物を基準にしたことに起因するが、単にこのためだけでなく、大都市程生産、消費共に大規模で、大量の貨物取扱いを必要とするため、大量輸送に最も適した港湾を必要とするという必要性にも準拠するためでもある。しかし考察を進めるに当たっては、極力客観的解析を求めるから、この点を補足する意味も含めて、取扱貨物量と関係なく、重要港湾所在都市についても解析をすることにする。

さて港湾都市全体を通し最も特徴的なことは、都市全体が示す数値以上に、人口増加率が低いことをあげることが出来る。この傾向は都市規模に関係なく生じているように見受けられる。かつて農山村炭田地域が最も大きな人口流出地域となり、同時に全国的に臨海部開発が進んで、臨海工業地帯を中心に人口吸収が進んでいた時には、人口移動の基本傾向の一つとして、内陸地域から臨海地域への動向があったのが、今や全く逆になったのか、今後詳細に検討せねばならない課題である。

こうした動向は、人口吸収力をかなり強く持ち、高い人口増加率を示す人口10万以上の都市のうち、昭和50年以降人口減少を示した18都市を選定してみると、そのうち過半数の10都市が港湾都市であることから港湾都市の停滞が伺える。これら18都市のうち、人口吸収力の低下した巨大都市圏内の都市が10都市を数え、地方圏の都市は8都市であるが、このうち7都市が港湾都市であり、今や人口集積を進める地方の中核都市のうち、港湾都市のみが衰退化している事実を指摘しなければならない状況となっている。このうち清水港は明治以来一貫してわが国の外貿定期船港であった港湾であり、小樽港、長崎港も近代港湾として最古の歴史と光栄に満ちたわが国の代表的港湾であった。また人口減少を示す10都市のうち、7都市の港湾は、

表－２ 港湾都市の人口規模階級別人口増加率（昭和50～55年）

人口階級	市 数	増加率	全国増加率	該 当 市
総 数	52 (647)	1.5%	4.8%	
500万以上	1 (1)	－ 3.4	－ 3.4	東京
200～ 500万	3 (3)	0.4	0.4	横浜、名古屋、大阪
100～ 200万	4 (6)	2.8	4.2	川崎、神戸、北九州、福岡
50～ 100万	5 (9)	6.7	6.2	千葉、堺、尼崎、広島、鹿児島
30～ 50万	13 (36)	5.9	7.4	函館、いわき、横須賀、新潟、富山、姫路、和歌山 倉敷、福山、高松、松山、高知、大分
20～ 30万	8 (42)	4.0	7.6	釧路、青森、八戸、清水、四日市、加古川、呉、下関
10～ 20万	9 (97)	3.8	7.0	室蘭、苫小牧、木更津、尾道、徳山、岩国、宇部、 今治、延岡
5～ 10万	4 (207)	0.7	7.4	塩釜、半田、玉野、坂出
3～ 5万	3 (198)	1.0	2.9	小松島、須崎、津久見
3万以上町	2 (59)	7.7	24.1	鹿島、菊田

注 1) 総数の増加率は町は含まず

2) 市数のうち () は全市数

国勢調査より作成

表－３ 人口10万以上の人口減少都市

単位1000人：1000t

都市名	人口数	減少率	港格	貨物量
小 樽	181	－ 2.0	重	9,226
室 蘭	150	－ 5.4	特	29,201
桐 生	133	－ 1.0	－	－
東 京	8,349	－ 3.4	特	62,007
武蔵野	137	－ 1.9	－	－
三 鷹	164	－ 0.3	－	－
小金井	102	－ 0.3	－	－
小 平	154	－ 1.0	－	－
清 水	242	－ 0.6	重	15,772
大 阪	2,648	－ 4.7	特	83,908
守 口	166	－ 7.1	－	－
門 真	139	－ 3.0	－	－
東大阪	522	－ 0.6	－	－
尼 崎	524	－ 4.1	重	26,452
呉	235	－ 3.3	重	18,721
尾 道	102	－ 0.9	重	21,987
大牟田	163	－ 1.8	重	6,991
長 崎	447	－ 0.7	重	4,210

注 1) 人口数、貨物量共昭和55年

2) 重：重要港湾、特：特定重要港湾

いずれも港湾貨物取扱量1,500万t以上の大港湾であり、港湾活動が大きいにもかかわらず、都市が停滞化している傾向を認めざるを得ない。この問題は、今後港湾活動が都市経済に対しどのようなメカニズムでどの位関与しているか、ケーススタディを含めて、詳細に検討する必要がある。

一方人口10万以上の都市のうち、昭和50年～55年の5年間に10.0%以上の人口急増をみた都市は、全国で53市に及んでいる。このうち重要港湾が存在する都市は7都市にしか過ぎず、人口減少をきたしている港湾都市よりも少ない。こうした傾向も、港湾都市の停滞化を証明する材料とみることが出来よう。

さらに昭和50年～55年の5年間に、わが国の総人口は4.6%の増加を示した。地域により出生率や平均寿命も若干の差があるが、仮りにこれを全国一律と仮定すれば、4.6%以下の人口増

港湾都市の停滞化傾向について

加し示さなかった都市は、相対的な人口減少都市であり、その多くが人口の社会減をきたしている都市であるとみることが出来る。こうした基準でみると、全国の重要港湾所在の106市のうち、4.6%以上の人口増加を示した都市は32都市と全体の30%にしか過ぎず、港湾都市の停滞化傾向は明らかであるといえよう（表－6）。また人口10万以上都市だけを取上げても、64都市中37都市が相対的または絶対的人口減少都市となっており、人口吸収力が大きいという全国的傾向と逆の傾向を示して、港湾都市の停滞化は顕著化しつつあると断じて良い。

停滞化する港湾都市の地域的考察

港湾を都市経済の基盤とする都市は、当然のことながら地域の交通、特に貨物流動において海上輸送の比重が大きいく所に発達し易い。わが国の交通の地域的構造は、一般に西日本において海上交通の比重が大きく、東日本において陸上交通の比重が大きく構造を有している。これはわが国の国土の構造が、地形的に西日本は海岸が出入に富み、かつ瀬戸内海という静穏かつ広大な海域を有しているのに対し、東日本は海岸線が単調である反面、広大な平野が各地に広がっているためである。こうした地形的条件の上に、長い歴史が地域に適合した交通を育て上げてきたわけで、この構造は一朝一夕では変らないと思われる。

分析の対象とした港湾都市をみても、全都市の地域的分布と対比しつつ、港湾都市の比率をみると、明らかに、中国、四国、九州の順で大きくなっており、この傾向は港湾の分布と同一傾向とみて差支えない。これに対し本州中央部ではその比率が低くなるが、逆に大港湾都市の分布はこれらの地域に集中して、経済活動、都市発展が盛んであることを裏付けている。この傾向もわが国における大港湾の地域的分布と、基本的には一致した傾向であるといえる。北海道、東北は港湾都市の比率が高いが、このうち津軽海峡に近い地域で青森、八戸、函館、室蘭、苫小牧と5港をしめており、本州、北海道間の連絡が港湾都市の育成に大きな役割を果たしていることを伺い知れる。

以上のような港湾都市の基本的分布を前提に、港湾都市の最近の動向の中に、地域的傾向がどのように出ているのかを考察する必要がある。港湾都市が全体的に人口停滞化傾向を明らかにしてきているが、わが国全体では都市への集中が進む中で、一部の都市は人口減少が進んでいる。こうした人口減少都市は、絶対値として減少している都市が88市（人口3万以上の市）ある。このうち人口急減都市は関東以北に多く、西南日本で人口定住化が進展している動きと一致した動向を示している。しかし人口微減都市になると地域差は明瞭ではなく、三大都市圏でも全体の3強をしめている。こうした中で全国平均の伸びには達せず、人口の社会減を起していると考えられる都市も微減都市と同一の傾向を示しているが、どちらかというに関東以北の地域でやや強い傾向を示しているといえる。

これに対し港湾都市の中での人口減少都市は、近畿以西の地域に多くみられる。元来近畿以西は港湾都市の絶対数が多いこともあるが、人口停滞港湾都市の62%、人口微減港湾都市（減

表－4 港湾都市の地域別規模別分布

地 域	人口		100万以上	50～100 万	30～50万	20～30万	10～20万	5～10万
	総数							
北 海 道	22 ④		1	0 ①	2 ①	5 ①	8 ②	6
東 北	39 ⑤		0	1	2 ②	7 ②	6	23 ①
関 東	118 ⑥		3 ③	1 ①	11 ①	11	35 ①	57
(首都圏)	96 ⑥		3 ③	1 ①	10 ①	7	29 ①	46
中 部	70 ④		1 ①	0	5	8 ②	17	39 ①
(中京圏)	33 ③		1 ①	0	1	5 ①	9	17 ①
北 陸	11 ①		0	0	2 ①	1	2	6
近 畿	69 ⑦		3 ②	3 ②	7 ②	7 ①	14	35
(京阪神圏)	54 ⑥		3 ②	3 ②	6 ①	5 ①	13	24
中 国	26 ⑩		0	2 ①	2 ②	2 ②	9 ④	11 ①
四 国	17 ⑤		0	0	3 ③	1	2 ①	11 ①
九 州	36 ⑤		2 ②	2 ①	2 ①	3	6 ①	21
沖 縄	4 ⑦		0	0	0	1	0	3
計	412 ④⑦		10 ⑧	9 ⑤	36 ⑬	46 ⑧	99 ⑨	212 ④

注1) 5万以下市は省略

2) ○内数値は港湾都市数

国勢調査より作成

少率（0～4.9%）の78%を近畿，中国，四国，九州でしめているのは異常といわなければならない(表－5)。明らかに東高西低傾向であり日本における人口減少都市全体の動向と逆の傾向を示している。こうした動向は，西日本の港湾が，東日本の港湾に比して，概して古い港が多くこれが産業構造の変革や経済活性化に乗り切れていないため，港湾活動や地域経済の不活性化を招き，都市の基盤を弱体化させて，都市発展に制約となって表面化しているの

表－5 人口減少都市と港湾都市（人口3万以上）の地域別分布

地 方	減少率		4.6～ 0	0～ -2.4	-2.5～ -4.9	-5.0～ -7.4	-7.5～
	総数						
北 海 道	16③		7②	4	1	2①	2
東 北	48②		37②	7	2	2	—
関 東	50②		31①	15	2①	1	1
(首都圏)	34②		18①	13	2①	1	—
中 部	51④		42③	6①	3	—	—
(中京圏)	22		19	3	—	—	—
北 陸	18		14	3	1	—	—
近 畿	44⑤		29③	10	4②	1	—
(京阪神圏)	32④		20②	7	4②	1	—
中 国	32⑧		21⑤	8②	1①	2	—
四 国	20④		17③	2①	1	—	—
九 州	34③		27②	6	1①	—	—
沖 縄	3		3	—	—	—	—
計	316③⑤		228②①	61④	16⑤	8①	3

注1) ○内港湾都市

国勢調査より作成

港湾都市の停滞化傾向について

ではないかと考えられる。産業構造的にも、造船、製鉄、石油精製、石油化学に代表される臨海工業から、ＩＣ、コンピューター、電機、自動車に代表される内陸工業へと転換したことは、内陸に広大な平野を有する東日本の発展が背景にあるのではないかと考えられる。

このように考えると、港湾都市の停滞化傾向は、いわばわが国の経済発展や産業構造の変化を反映した構造的な社会現象として捉えるべきであり、地域的にもかなり広域的傾向として考える必要がある問題である。

この傾向は重要港湾、特定重要港湾を取り上げても同じ傾向を示しているから、まず間違いないものといえよう。すなわち、重要港湾、特定重要港湾所在都市のうち、人口急増都市27のうち中部北陸以東の地域は半数の14をしめるが、人口減少都市は10中4をしめるに過ぎない（表一6）。人口停滞都市も27中11がこれらの地域であり、海域条件に恵まれた近畿以西の港湾都市が、東日本に比し活性化が立遅れていることが伺える。

表一6 重要港湾所在都市の人口動態（昭和50～55年）

	総数	10.0%以上	9.9～4.6	4.5～0	0 ～-2.4	-2.5～-4.9	-5.0～-7.4
北海道	9 ⑤	1 ①		4 ②	2 ①	1	1 ①
東北	16 ⑧		7 ⑥	6 ②	1	1	1
関東	7 ⑦	2 ②	2 ②	2 ②		1 ①	
（首都圏）	6 ⑥	2 ②	2 ②	1 ①		1 ①	
中部	8 ⑦		1 ①	5 ⑤	2 ①		
（中京圏）	6 ⑤		1 ①	4 ④	1		
北陸	4 ②		2 ②	2			
近畿	9 ⑧	1 ①	1 ①	4 ④	1	2 ②	
（京阪神圏）	7 ⑦	1 ①	1 ①	3 ③		2 ②	
中国	15 ⑪		4 ④	8 ⑤	2 ①	1 ①	
四国	13 ⑤		3 ③	8 ②	1	1	
九州	22 ⑩	3 ③	3 ①	12 ④	2 ②	2	
沖縄	3 ①	2		1 ①			
計	106 ⑥④	9 ⑦	23 ②①	52 ②⑦	11 ⑤	9 ④	2 ①

注1）市制施行都市のみ

2）○人口10万以上都市

国勢調査より作成

以上のことを考察すると、港湾都市の停滞化傾向は、西日本の港湾都市でやや強く表われており、西日本の産業配置や交通基盤整備と関連して考察しなければならない問題であることを教えている。

あ と が き

安定成長に移行して以来、港湾の動向が変化してきたことは既に考察したが、それを受けて今回考察した港湾都市は、明らかに停滞化傾向が明らかになった。港湾都市が日の出の勢いで発展していた高度成長期とは全く異なる傾向が抽出され、その基因についても考察を加えたが、あまり長い時間でないのに逆の傾向が顕在化したことに筆者自らが驚いている。地域的には西日本に強く表われているが、港湾都市の構造自体が解折が遅れている面もあり、港湾都市の問題は、今後の究明に待つところが多い。新しい動向の中での新しい現象を解折抽出し、若干の考察を加えた本論が、その礎石となれば望外の幸せである。

註

1. 拙稿 「昭和40年代の都市化と港湾の動向」 海事産業研究所報 No. 131 1977
2. 拙稿 「安定成長下における港湾の動向」 海事産業研究所報 No. 181 1981
3. 拙稿 「大都市港湾の現状と問題点」 産業構造と交通（日本交通学会） 1966
4. 拙稿 「都市化と港湾の近代化」 港湾経済研究 No.6 1968
5. 拙稿 「都市港湾論序説 I～IV」 海事産業研究所報 No.38～41 1969
6. 拙稿 「都市と港湾の乖離」 港湾経済研究 No. 17 1979
7. 国土庁 「第3次全国総合開発計画」 1977 東京、千葉、埼玉、神奈川、愛知、三重、京都、大阪、兵庫の9都府県を指す
8. 国土庁 「国土利用白書」 1981
9. 拙稿 「地域開発政策と交通 I～IV」 Mobility No.40～43 運輸経済研究センター 1980～1981
10. 参考文献1に同じ
11. 拙稿 「地域振興からみた地方圏港湾の発展と今後の課題」 港湾経済研究 No.20 1982
12. 参考文献11に同じ
13. 拙稿 「日本における外航海運と外国貿易港の地理学的考察」 西村嘉助先生退官記念地理学論文集 1980
14. 参考文献5に同じ
15. 日本地誌研究所 「地理学辞典」 二宮書院 1981（増補版）
16. 東京市政調査会 「狭域都市の研究」 都市問題 72-5 1981